BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 30 listopada 1933 | NR. 32

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

W sprawie taryf kolejowych na przewóz węgla.

Wzorem lat ubiegłych, zmuszeni jesteśmy również w bieżącym roku, stojąc u progu sezonu zimowego, zabrać głos w sprawie taryf na przewóz węgla na Pomorze. O obniżenie tych taryf zabiegają sfery gospodarcze Pomorza równie wytrwale jak bezskutecznie od szeregu lat. — Dotychczas jednak postulat ten nie spotkał się z uznaniem sfer kompetentnych, mimo, iż należy od najważniejszych i zawsze najbardziej aktualnych dezyderatów sfer przemysłowych Pomorza.

Pomorze położone zdala od zagłębi przemysłu węglowego zdane jest na przewóz węgla ze znacznych odległości. W tych warunkach, o ile przemysł pomorski ma mieć zdrowe podstawy rozwoju i egzystencji, musi korzystać z taniego przewozu węgla, aby móc konkurować tak z przemysłami krajowemi, położonemi bliżej zagłębi węglowych, jak i z przemysłami zagranicznemi, korzystającemi z taniego węgla eksportowego. Jak długo ta prosta zasada gospodarcza nie spotka się ze zrozumieniem, tak długo wszelkie zabiegi o ożywienie produkcji przemysłowej na Pomorzu, znajdującej się obecnie w stanie zastoju, nie będą miały żadnego praktycznego skutku.

Węgiel górnośląski, na którym oparta jest większość przemysłu pomorskiego, jest na Pomorzu bezwzględnie za drogi i to nietyle z powodu swej ceny, ile z powodu nadmiernie wysokich taryf przewozowych, które wynoszą dla poszczególnych gatunków węgla i koksu od 60% do 125% ad valorem.

W ostatnim czasie Ministerstwo Komunikacji obniżyło wprawdzie taryfy na przewóz węgla na dalsze odległości (8 listopada br. Dz. T. i Z. K. nr. 72, poz. 553), ale wprowadzając 20%-ową obniżkę dla kresów wschodnich oraz 26%-ową obniżkę dla okręgu Dyrekcji Kolejowej lwowskiej i stanisławowskiej, pominęło zupełnie przy powyższej reformie taryf Pomorze. Ograniczyło bowiem obszar ważności nowowprowadzonej ulgi linją demarkacyjną, przeprowadzoną mniejwięcej w takiej odległości od Zagłębia węglowego, w jakiej położona jest Gdynia. Na skutek tak dziwnego wytyczenia linji demarkacyjnej, wyłączone zostały z możności korzystania z ulgi stacje pomorskie, mimo, że w licznych wypadkach są one dalej położone od Zagłębia, aniżeli niektóre stacje na kresach wschodnich, objęte ulgą. Specjalnie uprzywilejowano przytem Małopolskę Wschodnią chociaż wysokość obniżki proporcjonalną być powinna raczej do odległości i wzrastających z nią kosztów przewozu węgla.

Zarząd P. K. P. obawiał się widocznie spadku dochodów, mogących wyniknąć na skutek przyznania ulg w przewozie węgla okolicom bardziej uprzemysłowionym, aniżeli kresy wschodnie, a taką okolicą jest właśnie Pomorze. — Względy fiskalne nie powinny jednak, zdaniem naszem, decydować w tak ważnych zagadnieniach komunikacyjnych dla poszczególnych okręgów przemysłowych kraju, gdyż hamuje to nietylko rozwój przemysłu, ale nawet w obecnych ciężkich czasach powoduje zastój produkcji przemysłowej i likwidację poszczególnych warsztatów pracy.

Ponieważ ulga, przyznana kresom wschodnim i Małopolsce, ograniczona jest do sezonu zimowego (obowiązuje do 31. III. 1934 r.) przypuszczamy, iż chciano również ocalić lasy tamtejsze od masowego wyrębu na opał w okresie zimowym. Czy jednak przyniesie to spodziewany wzrost konsumpcji węgla, biorąc pod uwagę iż ludność tamtejsza przyzwyczajona jest do opału drzewnego oraz, iż jej „standart of life“ nie pozwala na zakup węgla nawet przy zniżonej obecnie cenie?

Obniżka taryf na przewóz węgla byłaby, z punktu widzenia gospodarczego, bardziej celową dla Pomorza, które konsumuje znacznie większe ilości i nie może, jak to czynią kresy wschodnie, zastąpić węgiel drzewem. Pozatem stale wzrastający import węgla angielskiego na Pomorze, poważnie zagraża nietylko konsumpcji węgla górnośląskiego, ale również interesom P. K. P. Spadek konsumpcji węgla górnośląskiego oznacza bowiem również spadek przewozów dla P. K. P., które w przewozie węgla angielskiego zupełnie nie biorą udziału. Węgiel angielski transportowany z Gdańska samochodami oraz drogą wodną (Wisłą) dociera już do prawie wszystkich miejscowości na Pomorzu. W sezonie letnim import ten wynosił około 1000 ton miesięcznie, a obecnie w sezonie zimowym wzrośnie prawdopodobnie kilkakrotnie. Tona węgla angielskiego kosztuje na Pomorzu 36 do 39 zł, podczas gdy tona węgla górnośląskiego 48 do 51,20 zł. Węgiel górnośląski kosztuje wprawdzie loco kopalnia tylko 32 zł tona, ale fracht za przewóz tego węgla do Gdyni wynosi 19,20 zł od tony. Nietylko więc szerokie koła konsumentów, ale również przemysł pomorski narażony jest na poważną pokusę zaopatrywania się w węgiel angielski.

Z inicjatywy Ministerstwa Przemysłu i Handlu przeprowadza się obecnie szeroko ujęte studja nad środkami ożywienia naszego eksportu. W odniesieniu do przemysłu pomorskiego, pracującego na eksport i wywożącego swe towary do krajów Europy Północnej i Zachodniej, studja te określić możnaby jako „szukanie sposobów wzmożenia zdolności eksportowej przemysłu pomorskiego wobec przemysłów zagranicznych, opartych bardzo często na tanim eksportowym węglu górnośląskim“.

Przemysł pomorski zwiększyłby przez wydatne obniżenie taryf kolejowych na przewóz węgla, odrazu o kilkadziesiąt procent swe możności eksportowe. Obniżka ta znaczyłaby napewno więcej, aniżeli n. p. premje, fundusze eksportowe i t. p., gdyż obniżyłaby wydatnie koszty własne produkcji, które grają decydującą rolę w możliwościach eksportowych.

Od kilku lat podkreśla się również konieczność uprzemysłowienia Gdyni. O ile taryfy na przewóz węgla pozostaną nadal na obecnym poziomie, to plany uprzemysłowienia Gdyni oprzeć trzeba będzie chyba na dowozie węgla angielskiego. Obecne bowiem ceny węgla górnośląskiego na tutejszym terenie są zasadniczą przeszkodą, hamującą rozwój przemysłowy Gdyni.

J. Kunert.

Zebranie Plenarne Izby.

W dniu 24 listopada odbyło się XV plenarne zebranie naszej Izby. Zebranie to miało szczególnie ważne znaczenie, gdyż było pierwszem z udziałem Radców b. Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy, przydzielonych do naszej Izby na podstawie zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31 października 1933. Moment ten został z całą wyrazistością podkreślony we wstępnem przemówieniu Przewodniczącego zebrania p. urzędującego Wiceprezesa Izby inż. W. Rawicz-Szczerbo. Przewodniczący zaznaczył, iż przyłączenie części okręgu Izby w Bydgoszczy do Gdyni jest wyrazem tych dążności do nastawienia życia gospodarczego Polski, a w szczególności jej północno-zachodnich, ku morzu, które od szeregu lat ześrodkowują dookola siebie planową pracę wszystkich sfer zainteresowanych pod kierownictwem Rządu, a które wydały już bardzo poważne rezultaty. W tych warunkach należy, pomimo nieraz może powstających trudności lokalnych, mieć na widoku szerokie zadania ogólne i im podporządkowywać swe interesy, dążąc do przezwyciężenia trudności. Gdynia, jako ośrodek, obsługujący życie gospodarcze całej Rzeczypospolitej, jest w pierwszym rzędzie powołana do reprezentowania interesów ziem północno-zachodnich, im przedewszystkiem ma służyć.

W dalszym toku zebrania Dyrektor Izby p. H. Krupski złożył szczegółowe sprawozdanie z akcji przejmowania agend Izby w Bydgoszczy i przedstawił szereg problemów, które z tą akcją są związane. M. in. w punkcie następnym porządku dziennego rozważany był i jednogłośnie przyjęty wniosek o udzielenie Panu Prezesowi Izby pełnomocnictw, związanych z przejęciem agend Izby w Bydgoszczy, a to dla wykonania czynności, wymagających natychmiastowych decyzyj.

Następnie p. Dyr. Krupski złożył uzasadnienie przedstawionego do zatwierdzenia zebrania budżetu Izby na rok 1934. Budżet ten, uwzględnił już dokonane zmiany organizacyjne i objął całokształt zadań, do wykonania których Izba z rozszerzonym zakresem działania zostaje w roku przyszłym powołana. Budżet Izby, zamykający się w dochodach i wydatkach sumą zł 302.400, został przez Plenarne Zebranie zatwierdzony.

Na zakończenie zebrania uchwalono wysłać depeszę do P. Ministra Przemysłu i Handlu gen. Zarzyckiego, treści następującej:

Pierwsze plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w jej składzie, reprezentującym obecnie scalony okręg gospodarczy Ziem Północno-Zachodnich Rzeczypospolitej Polskiej, pozwala sobie złożyć Panu Ministrowi wyrazy hołdu i podziękowania za specjalną opiekę, którą łaskawie roztacza nad naszym samorządem gospodarczym oraz za Jego owocną działalność w interesie rozwoju handlu i przemysłu polskiego.



POBYT DYREKTORA DEPARTAMENTU MORSKIEGO.

Dnia 25 bm. przyjechał w sprawach służbowych do Gdyni i Gdańska dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. L. Możdżeński, w towarzystwie naczelnika Wydziału Żeglugowego p. F. Rostkowskiego.

RADCA HANDLOWY AMBASADY ANGIELSKIEJ W GDYNI.

Dnia 24. bm. przyjechał do Gdyni nowomianowany radca handlowy ambasady angielskiej z Warszawy p. C. B. Jerram, celem zapoznania się z portem gdyńskim oraz jego urządzeniami. Radca Jerram w towarzystwie Wicekonsula w Gdyni p. J. Jeffrey'a złożyli wizytę w Urzędzie morskim, a następnie w towarzystwie dyrektora Urzędu p. inż. St. Łęgowskiego, zwiedzili szczegółowo port.

NOWY REKORD PRZEŁADUNKU TYGODNIOWEGO.

W tygodniu ubiegłym, t. j. od dnia 13 do dnia 19. XI. br. ogólny przeładunek towarów w porcie gdyńskim wyniósł 161.364,8 t. z czego wyładowano 25.680,9 t. a załadowano 135.683,9 t.

Jest to rekordowa cyfra przeładunku tygodniowego, jakiej dotychczas w porcie gdyńskim nie osiągnięto. Poprzedni rekord przeładunku tygodniowego (od 23. do 29. X. br.) wynosił 161.088,1 t.

OTWARCIE LINJI OKRĘTOWEJ GDYNIA—DALEKI WSCHÓD.

W dniu 25. XI. nastąpiło uroczyste otwarcie nowej linji regularnej komunikacji morskiej pomiędzy Gdynią, a portami Dalekiego Wschodu. Linję tę obsługiwać będą statki towarzystw angielskich Alfred Holt & Co, tak zwana Blue Tunnel Line, oraz Ellerman & Bucknall Steamship Co. Ltd. Statki będące własnością obu linij, zawijać będą do Hamburga, niektórych dalszych portów europejskich, przejdą przez Kanał Suezki, i wreszcie na Dalekim Wschodzie zawiną do portów Penang, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Shanghai, Dairen, Kole i Yokohama.

Otwarcie linji Gdynia—Daleki Wschód, jak zaznaczył w swem przemówieniu jej właściciel M. Lawrence Holt, przybyły specjalnie z Anglji, daje polskiej ekspansji gospodarczej nowe możliwości nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych z Dalekim Wschodem. M. Holt wyraził ze strony linji pełną gotowość postawienia do dyspozycji polskich sfer zainteresowanych wszystkich udogodnień,

jakiemi linja rozporządza, prosząc ze swej strony, aby polskie koła zainteresowane korzystały z powstających możliwości i popierały linję przez nadawanie za jej pośrednictwem ładunków na Daleki Wschód. Odpowiadając na przemówienie M. Holt'a, Dyr. Departamentu Morskiego p. Inż. Możdżeński, zapewnił w imieniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu o poparciu ze strony polskiej poczynań linji i podkreślił możliwości, jakie Gdynia już posiada i do rozwoju których dąży. Gdynia, zaznaczył na zakończenie swego przemówienia p. Dyr. Możdżeński, ma ambicję obsługiwać nie tylko swe naturalne zaplecze lądowe, lecz stać się również poważnem centrum handlowem i przeładunkowem na Bałtyku.

W uroczystości otwarcia wzięli m. in. udział Prezes Banku Gospodarstwa Krajowego gen. Górecki, wiceprezes p. Stefan Starzyński, Komisarz Rządu m. Gdyni Mgr. Sokół, Dyr. Urzędu Morskiego Inż. Łęgowski i szereg osobistości ze sfer portowych Gdyni i Gdańska. Izbę naszą reprezentowali pp. Wiceprezesi Smoleń i Byczkowski i Wicedyrektor J. Kawczyński.

Zaznaczyć należy, że do otwarcia linji Gdynia—Daleki Wschód przyczyniła się Polska Agencja Morska, która też objęła jej przedstawicielstwo.

NOWY TRANSPORT FOSFORYTÓW Z MURMAŃSKA DO GDYNI.

Dnia 22. bm. przybył do portu gdyńskiego bezpośrednio z Murmańska łotewski statek „Everlanda", przywożąc nowy ładunek 68.000 ton fosforytów (apatytu), przeznaczonego dla Państw. Fabryki Związków Azotowych Chorzów do wyrobu supertomasyny. W bieżącym roku jest to już 3 statek, jaki przybywa do Gdyni bezpośrednio z Oceanu Lodowatego.

RUCH PASAŻERSKI W PAŹDZIERNIKU RB.

znacznie osłabł, co tłumaczy się sezonowem ustaniem ruchu turystycznego. Ruch w październiku ograniczył się jedynie do niewielkiego ruchu emigracyjnego i pasażerskiego.

Przyjechało do portu gdyńskiego 290 osób w tem z Anglji 39 osób, Belgji — 11, Danji — 28, Finlandji — 10, Holandji — 7, Litwy — 1, Stanów Zjednoczonych Am. — 165 i Szwecji — 9. Wyjechało z portu gdyńskiego 555 osób, w tem do Anglji — 123 osoby, Belgji — 13, Estonji — 5, Finlandji — 9, Stanów Zjedn. Am. — 398 i via Gdańsk — 7.

Ogólny zatem ruch pasażerski w październiku br. osiągnął cyfrę 845 osób, co wobec 2.475 osób w miesiącu wrześniu rb. stanowi spadek zgórą 60%.

OTWARCIE KURSU DLA DEKLARANTÓW CELNYCH.

Dnia 20. bm. wieczorem w gmachu Instytutu Handlu Morskiego w obecności przedstawicieli władz oraz sfer gospodarczych portu z dyrektorem Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskim na czele, nastąpiło otwarcie kursu dla deklarantów celnych, zorganizowanego przez Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych.

Na kursie tym wykładowcami będą wyżsi urzędnicy Ministerstwa Skarbu, a uczestnikami będą przedewszystkiem deklaranci celni

oraz inni urzędnicy firm portowych. Na kurs ten uczęszczać będą również oficerowie Straży Granicznej oraz urzędnicy Urzędu Celnego. Wykłady na kursie odbywać się będą przez 7 tygodni i zakończone zostaną 13 stycznia roku przyszłego, poczem nastąpi egzamin i wydanie odpowiednich świadectw.

Należy z uznaniem podkreślić inicjatywę Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, gdyż kurs ten niewątpliwie przyczyni się do fachowego wyszkolenia urzędników portowych, co w znacznym stopniu ułatwi pracę zarówno firmom jak i Urzędowi Celnemu.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Cieszyn	28. 11.	2. 12.	6. 12.	—	9. 12.
Poseidon	5. 12.	9. 12.	13. 12.	—	16. 12.
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34.

Po 16 listopada rb. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required.
Through Bills of Lading to all Finish Ports.
The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Mercur	4. 12.	6. 12.
Victoria	11. 12.	13. 12.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 30. 11. — z Gdańska 2. 12.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7. 12. — z Gdańska 9. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 1. 12.
s/s Ingeborg — z Gdyni 15. 12.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdańska 1. 12.
s/s Erna — z Gdyni 12. 12.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 1. 12.
s/s Akershus — z Gdyni 8. 12.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 13. 12.
s/s Akershus — z Gdyni 20. 12.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska 1. 12. — z Gdyni 2. 12.
s/s Jaederen — z Gdyni 18. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 14. 12.
s/s Borgholm — z Gdyni 22. 12.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 14. 12.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 14. 12.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Victoria — z Gdańska 2. 12.
s/s Mercur — z Gdańska 9. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 9. 12.
s/s Little Evy — z Gdyni 18. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert			2. 12.
Hinrich	29. 11.	2. 12.	5. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdańska 1. 12.
s/s Chorzów — z Gdyni 5. 12. — z Gdańska 8. 12.
s/s Cieszyn — z Gdyni 12. 12. — z Gdańska 15. 12.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i sob.	Gdynia poniedz. i czwart.	Gdańsk środy i soboty
Vulcan				2. 12.
Minos		28. 11.	4. 12.	6. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	28. 11.	1. 12.	6. 12.
Tczew	5. 12.	8. 12.	15. 12.
Cieszyn	12. 12.	15. 12.	20. 12.
Tczew	19. 12.	22. 12.	29. 12.
Śląsk	26. 12.	29. 12.	3. 1. 34.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Vulcan — z Gdyni 30. 11. — z Gdańska 2. 12.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okretowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 6. 12. — z Gdyni 7. 12.
s/s Premjer — z Gdańska 20. 12. — z Gdyni 21. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdyni 30. 11.
s/s Baltonia — z Gdańska 12, 12. — z Gdyni 14. 12.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdyni 30. 11.
s/s Lublin — z Gdańska 6. 12. — z Gdyni 7. 12.
s/s Lwów — z Gdańska 13. 12. — z Gdyni 14. 12.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy (Antwerp — Ghent — Brussel — Ostend)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ellavore — z Gdyni 5. 12.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 4. 12.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tula — z Gdyni 30. 11.
s/s Livorno — z Gdyni 25. 12.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 4. 12.
s/s Yrsa — z Gdyni 12. 12.
s/s Jenny — z Gdyni 22. 12.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 12. do 15. 12. — z Gdańska 12. do 15. 12.
s/s Lisboa — z Gdyni 12. 1. 1934.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Mansuria — z Gdyni 19. 12. — z Gdańska 17. 12.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 4. 12.
m/s Erland — z Gdyni 11. 12. — z Gdańska 12. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 8. 12.
s/s City of Faibury — z Gdyni 17. 12.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 5. 12.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 2. 12.
s/s Margareta — z Gdyni 30. 12.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. — z Gdyni 4. 12.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska

s/s City of Bath — z Gdyni 16. 12.
s/s Medon — z Gdyni 30. 12.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay -- Mosesl Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Gunnaren — z Gdyni 5. 12.
s/s Kaaparen — z Gdyni 10. 1. 1934.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York
Odjazdy z Nowego Yorku
s/s Scanmail 1. 12.
s/s Scanpenn 9. 12.
s/s Argosy 16. 12.

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 1. 12.
s/s Scanmail 16. 12.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Salings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 8. 12.	s/s Kościuszko 20. 12.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

Salings from Philadelphia Odjazdy z Filadelfji	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 1. 12.	s/s Minnequa 5. 12.
s/s Scanpenn 5. 12.	s/s Minnequa 16. 12.
	s/s Scanmail 16. 12.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 10. 12.	s/s Kościuszko 20. 12.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Sailings — daty odjazdów

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Poseidon					2. 12.
Cieszyn	—	2. 12.	6. 12.	—	9. 12.
Poseidon	5. 12.	9. 12.	13. 12.	—	16. 12.
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34.

Po 16 listopada rb. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert			2. 12. 33.
Hinrich		2. 12. 33.	5. 12. 33.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 2. 12.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 9. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub subst.	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedz. i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Vulcan		30. 11.	2. 12.
Minos	28. 11.	4. 12.	6. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 29. 11.
z Antwerpji — s/s Śląsk 6. 12.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Victoria				2. 12.
Mercur	30. 11.	4. 12.	6. 12.	9. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Premjer	30. 11.	3. 12.	6. 12.
Premjer	14. 12.	17. 12	20. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s	Odjazd z Londynu (Saling from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Baltonia	7. 12.	12. 12.	14. 12.
Baltonia	21. 12.	26. 12.	27. 12.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Lublin	30. 11.	3. 12.	6. 12.
Lwów	7. 12.	10. 12.	13. 12.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Topeka				10. 12.
m/s Taurus				18. 12.
m/s Vasaholm				23. 12.
m/s Toledo	28. 11.	5. 12.	—	5. 1. 34.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania KAWY z Rio de Janeiro, Victoria i Santos do Gdyni/Gdańska:

Termin wyjścia

	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	przyj. Gdynia/Gdańsk
par. Orient				2. 12.
par. Herakles				10. 12.
par. Equator				30. 12.
par. Mercator	4. 12.	6. 12.	8. 12.	8. 1. 34.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

	Derindje	Bourgas	Anatolja	Istambul	Pireus	Izmir	Calamata	Patras	Aleksan.	Palást.	Gdynia Gdańsk
m/s Erland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6. 12.
m/s Blaland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.12.

Morze Śródziemne — Włochy — Sycylja — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

	Marsylja	Genua	Livorno	Neapel	Bari	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
par. „IBERIA" . .	—	—	—	—	—	30/11	1/12	2/12	20/21

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia — Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

	Tarragona	Walencia	Alicante	Cartagenia	Almeria	Malaga
par. Paledonia	1. 12.	4. 12.	5. 12.	5. 12.	7. 12.	8. 12.



ROZWÓJ PORTU W LENINGRADZIE.

Zainteresowanie, jakie w ostatnich czasach daje się zauważyć tak w sferach polskich, jak i sowieckich, sprawą zbadania możliwości ustalenia regularnych stosunków handlowych pomiędzy Polską a Rosją Sowiecką drogą morską, przez porty Gdynia i Leningrad, skłania nas do podania szeregu informacyj o rozwoju tego portu w ostatnich latach.

Dążenia władz sowieckich do skierowywania przetłaczającej części obrotów handlu zagranicznego Rosji drogą morską, o tyle wydały rezultaty pozytywne, że obecnie przez porty rosyjskie przechodzi około 90% całego obrotu handlu zagranicznego. W roku 1932 obrót portów rosyjskich wyniósł około 48 miljonów ton, przekraczając w ten sposób obrót roku 1913, który przez obecnie należące do Rosji porty, wyraził się w liczbie 44 miljonów ton.

Na port w Leningradzie zwrócono specjalną uwagę rozbudowując go intensywnie. W rezultacie w roku 1932 obrót tego portu obliczony został blisko na 4 miljony ton. Głównym produktem eksportu jest drzewo, stanowiace 80% obrotu. Poczyniono szereg poważnych inwestycyj dla usprawnienia załadunków drzewa, a pozatem wybudowano znaczną ilość statków, specjalnie do transportu drzewa przystosowanych. Wzrost ilości własnych statków dla przewozu drzewa jest bardzo poważny, gdy bowiem w roku 1930 dla tego celu było przeznaczonych zaledwie 3 statki, to w roku 1933 jest ich 25 o pojemności 5000 ton każdy. Eksport drzewa w przeważającej części kierowany jest do Anglji.

Poza drzewem przez port w Leningradzie przechodzi len, którego w roku ostatnim eksportowano około 100 tys. ton, oraz produkty spożywcze, jak masło syberyjskie, jaja, a zwłaszcza dziczyzna wszelkiego rodzaju. Dla konserwowania tych ostatnich produktów wybudowano w leningradzkim porcie chłodnię, o rozmiarze której świadczą następujące dane: długość budynku wynosi 175 metrów, szerokość zaś 40 metrów.

Dążeniom władz sowieckich do nadania portowi w Leningradzie coraz większego znaczenia, stoją poważnie na przeszkodzie warunki klimatyczne, powodujące jego zamarzanie na przeciąg kilku miesięcy w roku. Tej przeszkodzie naturalnej władze sowieckie usiłują zaradzić przez sprowadzenie dla stałej pracy w porcie i w kanale morskim, łączącym port z zatoką fińską, największych lodołamaczy, jakiemi rozporządzają, a więc znanego z wypraw podbiegunowych Krasina i Jermaka.

Do nadania portowi w Leningradzie rozmachu rozwojowego, zwłaszcza o ile chodzi o eksport drzewa, przyczynia się otwarcie nowych możliwości eksploatacji ogromnych bogactw leśnych na północy Rosji, za Jeziorem Oniezskiem, gdzie ostatnio wybudowano olbrzymi kanał, długości 227 kilometrów, łączący jezioro to z Oceanem Lodowatym. Zawdzięczając tej budowie obszar 14 miljonów hektarów lasów, znajdujących się w tej okolicy, może być oddany do eksploatacji, drzewo zaś drogą wodną przez to jezioro oraz przez istniejące już dawniej kanały, wzdłuż południowego brzegu jeziora Ładogi, a dalej Newą spławiane do Leningradu.

Z powyższych danych wynika, że port w Leningradzie ma widoki dalszego rozwoju, z drugiej jednak strony władze sowieckie przejawiają tendencję do rozbudowy własnych środków transportowych, co świadczyćby miało, iż ustalenie polskiej linji okrętowej pomiędzy Gdynią a Leningradem, o czem mówi się w czasach ostatnich, powinno nastąpić w możliwie krótkim czasie, a to w celu zdobycia do-

statecznej ilości ładunków i stworzenia przyzwyczajenia do polskich statków. Fakt, że statki polskie utrzymują regularne połączenie pomiędzy portami Bałtyku a Antwerpja i Rotterdamem, może bardzo przyczynić się do powodzenia tej akcji.

FLOTA HANDLOWA WIELKIEJ BRYTANJI.

W kołach angielskich podkreśla się niepokojący dla Wielkiej Brytanji fakt, iż jej flota handlowa wynosi obecnie zaledwie 29% tonażu światowego, podczas gdy w r. 1914 stanowiła ona około 44% floty światowej. Spadek procentowy tonażu angielskiego. przypisywany jest znacznej rozbudowie, w okresie powojennym, flot państw obcych, wydatnie wspomaganych przez subsydja państwowe. Subsydja te wynoszą rocznie podług obliczeń angielskich około 30 miljn. funtów.

WZROST OBROTÓW W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy br. nastąpił znaczny wzrost obrotów w porcie szczecińskim, uwydatniający się tak w ruchu statków jak i w przeładunkach towarowych. W okresie sprawozdawczym zawinęło do tamtejszego portu 3.100 statków o łącznej pojemności 4,5 miljn. n. r. t., co w porównaniu z poprzednim rokiem wykazuje wzrost frekwencji o 35%. — Równocześnie wzrosły znacznie obroty towarowe, a mianowicie z 2,2 miljn. ton w roku ubiegłym na 3,2 milj. ton w roku bieżącym.

Powyższy wzrost obrotów przypada jednak w znacznej mierze na obrót przybrzeżny i kabotażowy (przewóz węgla do Zachodnio-Północnych Niemiec) podczas gdy obroty w handlu zagranicznym są nadal stosunkowo niskie. Port szczeciński odczuwa ostatnio silnie konkurencję angielską w wywozie produktów gotowych do krajów bałtyckich i skandynawskich.

RUCH STATKÓW W PORCIE KOPENHASKIM.

Gdy w październiku rb. przez Gdynię przeszło 777 statków o pojemności 633.436 n. r. t., to w Kopenhadze w tym samym miesiącu przez port przeszło 1910 statków o ogólnej pojemności 511.401 n. r. t.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE I TARYFOWE

KOLEJE NIEMIECKIE PODEJMUJĄ LOTNICZĄ KOMUNIKACJĘ TOWAROWĄ.

Koleje niemieckie były zmuszone do skasowania ze względów oszczędnościowych, jednej pary nocnych pociągów pośpiesznych między Berlinem a Królewcem, co pociągnęło za sobą opóźnienie w przewozie poczty i przesyłek ekspresowych, które, nadane wieczorem w jednem z tych miast, nie dochodziły do adresata w drugiem mieście jak przedtem, nazajutrz wczesnem ranem. Niewygodzie tej postanowiły koleje niemieckie zaradzić choćby przez użycie innego środka komunikacyjnego, aniżeli kolej żelazna, i zaprowadziły na wniosek Dyrekcji królewieckiej między Berlinem a Królewcem własną towarową linję lotniczą, powierzając prowadzenie na niej ruchu Towarzystwu lotniczemu Lufthansa. Narazie dostarczyła Lufthansa na ten cel lekkie swoje aparaty, które mają być zastąpione przez ob-

szerniejsze, zamówione przez koleje niemieckie. Skutkiem całkowitego wykorzystania będących obecnie w użyciu małych aparatów lotniczych, nie uwzględniono prośby Gdańska, by ta komunikacja odbywała się z postojem w Gdańsku. Na przyszłość projektują niemieckie koleje żelazne poprowadzić kilka innych podobnych linij towarowych powietrznych na własny rachunek. Świadczy to o nader celowej współpracy kolei żelaznej z komunikacją powietrzną, podjętej już w r. 1927, gdy koleje niemieckie zawarły umowę z Tow. lotniczem Lufthansa o komunikacji lotniczo-kolejowej (Flugeisenbahnverkehr, ze skrótem „Fleiverkehr"), celem wspólnego obsługiwania przewozu przesyłek ekspresowych. Wspólnie prowadzona ta komunikacja obejmuje całą sieć niemieckich kolei państwowych i prywatnych, kolei Saary oraz wszystkie regularne linje Tow. Lufthansa w Niemczech i zagranicą. Komunikacja ta umożliwia przewóz przesyłek ekspres. za jedną umową przewozową za pośrednictwem obu tych środków komunikacji od lub do ekspedycyj kolejowych dla przesyłek ekspresowych do lub od wszystkich portów lotniczych, do których zawija regularnie Lufthansa w Niemczech i zagranicą. Współpraca ta okazała się wielce pożyteczną i posłużyła w dalszym ciągu do rozbudowy tej współpracy w komunikacji międzynarodowej. W roku 1929 nadawano już w 200 niemieckich ekspedycjach kolejowych przesyłki lotnicze, obecnie dzieje się to już w 500 do 600 ekspedycjach kolejowych, przyczem 90% nadanych przesyłek przeznaczonych jest zagranicę.

Podczas gdy w r. 1926 powstania Tow. Lufthansa, przewieziono 250.000 kg towarów, w r. 1932 ilość przewiezionego towaru osiągnęła ilość dziesięciokrotną, przyczem spis przewożonych towarów wykazuje taką różnorodność, iż wnioskować należy, że dla przewozu powietrznego nie jest miarodajną wartość towaru, a jedynie tylko pośpiech w jego przewozie, Polskie Linje Lotnicze „Lot" przewiozły w r. 1932 bez bagażu 250.000 kg towarów wraz z pocztą.

W omawianej komunikacji kolejowo-lotniczej ekspresowej nadaje się przesyłki do przewozu listem przewozowym lotniczym, adresowanym do odbiorcy przesyłki, który służy zarówno do przewozu koleją jak i samolotami. Odpada zatem sporządzanie odrębnych dowodów przewozowych. Przewóz przesyłek ze stacji kolejowej do lotniska i na odwrót, odbywa się bezpłatnie, bez czyjegobądź pośrednictwa. Za jednym listem lotniczym można nadać dowolną ilość sztuk. Opłaty oblicza się według normalnych taryf kolejowych i lotniczych, za przebieg przesyłki koleją i linją lotniczą, zarówno za opłatą należności przez nadawcę, jak i przez odbiorcę. Pojedyncze sztuki przesyłek, przeznaczonych do przewozu linjami lotniczemi pasażersko-towarowemi nie mogą przekraczać rozmiarów 100×50×50 cm, zaś na linjach towarowych lotniczych 130×90×50 cm. Większe kawałki mogą być przyjęte zależnie od rozmiarów użytych na danej linji samolotów tylko za poprzedniem porozumieniem się. Przesyłki o wadze większej jak 20 kg, należy ewent. telefonicznie zgłaszać dla zarezerwowywania miejsca, a waga jednej sztuki możliwie nie powinna przekraczać 100 kg. Dopuszczalne są zaliczenia, przesyłki mogą być ubezpieczone.

Potrzeba gospodarcza jaknajprędszego przewozu towarów i poczty, wymaga prowadzenia linij czysto-towarowych.

Stworzenie opisanej komunikacji kolejowo-lotniczej umożliwiła już od r. 1928 ta okoliczność że Tow. Lufthansa już wówczas prowadziło loty nocne, specjalnie dla przewozu poczty, które wykorzystywało do przewożenia zaakwirowanych przez stacje kolejowe towarów. Polskie linje lotnicze „Lot" prowadzą dotychczas tylko linje pasażerskie, które ograniczają możliwości przewozu towarów, co zdaje się stoi na przeszkodzie wprowadzeniu komunikacji kolejowo-lotniczej na przewóz przesyłek ekspresowych w Polsce. Sądzićby jednak należało, że komunikacja pocztowa w Polsce zyskałaby wielce przez zaprowadzenie przewozu poczty na dystansach takich jak Gdynia—Lwów, Kraków—Wilno nocnemi linjami lotniczemi, któreprzewoziłyby i towary. Stworzene linji czysto towarowej Gdynia—Saloniki jest nieodzowną koniecznością, gdyż z tranzytu kolejowego spostrzega się, że tranzyt drobnicy np. z Anglji do Rumunji, Bułgarji skierowywuje się przez porty polskie głównie dla prędkości przewozu, linja taka byłaby z całą pewnością od samego początku rentowną, a sądząc po doświadczeniach zagranicy, jedynie tylko przewóz towarów zapewnia rentowność przedsiębiorstwom lotniczym. Tak samo wskazanemby było stworzenie linji lotniczej towarowej Gdynia—Odesa. Po stworzeniu kilku nocnych pocztowo-towarowych linij lotniczych w kraju, pożyteczna dla obu stron, a dla handlu przedewszystkiem, współpraca kolei z lotnictwem mogłaby być

i w Polsce podjętą w całej pełni, co do przewozu towarów, podczas gdy dziś ograniczać się muszą P. L. L. „Lot“ do posiłkowania się jedną tylko firmą ekspedytorską do akwizycji przesyłek towarowych, która oczywiście nie posiada przedstawicielstw we wszystkich częściach kraju równomiernie rozmieszczonych, wobec czego i zasięg akwizycji jest ograniczony.

ZMIANY TARYFOWE.

Dodatek I do czeskosłowacko-polskiej taryfy portowej. Z dniem 1 grudnia br. wchodzi w życie I dodatek do czeskosłowacko-polskiej taryfy portowej, zawierający następujące zmiany i uzupełnienia tej taryfy; prócz poprzednio już ogłoszonych osobnemi publikacjami:

Odnośnie do **obszaru ważności taryfy skreślono dotychczasowe ograniczenie** stosowania tej taryfy do przesyłek, nadawanych do stacyj Gdańsk Holm i Westerplatte, przez uzależnianie od uprzedniego ustalenia warunków przewozu przez Dyrekcję kolejową toruńską.

Taryfę artykułową 1 na towary różnego rodzaju rozszerzono na dalszych 10 stacyj.

Taryfę art. 3 rozszerzono na 6 dalszych stopów i na stacje Dubi u Kladna i Chomutov ze stawkami zarówno od portów jak i do portów.

W tar. art. 12 dodano grysik pszenny ze stawkami od portów do stacji Hradec Kralove i włączono staję Kladno ze stawkami na wszystkie działy, a Plzen i Unhost ze stawkami tylko na wywóz mąki pastewnej przez porty.

W tar. art. 15 podwyższono stawki opłat przewozowych stacji Ružomberek celulozka na papier gazetowy i pakowy.

Do taryfy art. 24 na skóry włączono stację Kdyne na wywóz skóry przez porty.

W tar. art. 32 włączono jako nowy dział H nikiel nieobrobiony na import przez porty ze stawkami do Dubi u Kladna i Chomutov. W tej samej tar. art. obniżono stawkę do portów od stacji Podbrezova.

Do tar. art. 40 włączono stację Cernozice ze stawkami na przetwory owocowe na wywóz przez porty a na owoce na przywóz z portów.

Zamiast skreślonej dotychczasowej **tar. art. 144** na eksport makuchów, która nie była zastosowywaną wprowadzono nową **tar. art. 44** na import i eksport makuchów, także rozdrobnionych na śrut i mączkę od i do 105 stacyj czechosłowackich. Dotychczasową **tar. art. 260** zastąpiono nową **tar. art. 60,** o tej samej nomenklaturze z dodaniem odpadków wełny, stacji Dobsina oraz stawek na szmaty od portów do stacji Plzen.

Do **tar. art. 102** na drzewo włączono przejście graniczne Linhartovce stat. hr. **Dział C3 tar. art. 104** uzupełniono dodaniem wanien lanych, emaljowanych, obniżono dotychczasowe stawki opłat przewozowych na wywóz przez porty sprężyn do mebli, plecionek i siatek z drutu żelaznego ze stacji Bratislava Nove Mesto a włączono stację Bratislava filialka ze stawkami na wywóz naczyń kuchennych i wanien emaljowanych.

Do **tar. art. 113** na wywóz słodu włączono stacje Bratislava hr. nadr. i Lobodice. Do **tar. art. 129** włączono na wywóz nowych beczek i kadzi 6 stacyj czeskosłowackich i przejście graniczne Breclav stat. hr.

Tar. art. 166 na wywóz przędzy bawełnianej, lnianej, jutowej, konopnej, z innych włókien roślinnych oraz papieru rozszerzono na 4 dalsze stacje czeskosłowackie. Wprowadzono nowe **tar. art. 167** na wywóz cyjanku sodu ze stacji Kolin, **170** na wywóz zapałek z 7 stacyj czeskosłowackich i **172** na wywóz grafitu surowego z 6 stacyj czeskosłowackich oraz przejść granicznych Breclav i Hevlin n. D. stat. hr.

Do **tar. art. 204** włączono stacje Dubi u Kladna i Chomutov na import żelaza handlowego, drutu, blachy i wstęg żelaznych przez porty.

Do **tar.art. 214** włączono jako nowy dział rudę cynkową ze stawkami na import przez porty do 21 stacyj czeskosłowackich.

Do **tar. art. 222** włączono na import ryb morskich stawki do stacyj Neratovice i Terezin-Bohusovice n. O.

Do **tar. art. 233** na włókna roślinne przędzalnicze włączono punkt graniczny Devinska Nova Ves stat. hr. oraz stację Jelemnice na dowóz wszystkich włókien roślinnych, które ta tar. art. zawierała, a ponadto wspomniane przejście graniczne i 5 nowych stacyj na dowóz juty.

Do **tar. art. 239** na ryż włączono Brandys n/Labem, Haj, Podbrezova i Rakovnik.

W **tar. art. 241** dział D, obejmujący dotychczas tylko oleje roślinne do wyrobu margaryny, rozszerzono na wszystkie oleje roślinne bez względu na ich przeznaczenie. Pozatem włączono do tej taryfy 5 nowych stacyj na import sadła, słoniny, smalcu, olei roślinnych i wywóz używanych do ich przywozu beczek.

Do **tar. art. 265** włączono stację Malenovice na import garbników i ekstraktów garbarskich.

Wprowadzono nowe **tar. art. 268** na import żywicy, kalafonji i smoły piwowarskiej do 21 stacyj czeskosłowackich oraz przejście graniczne Helemba stat. hr. **269** na import asfaltu naturalnego do 13 stacyj oraz **271** na import kości odtłuszczonych i śrutu kostnego do 8 stacyj czeskosłowackich.

Do **poz. 1 Aneksu** na eksport drzewa włączono 6 nowych stacyj czeskosłowackich i przejście graniczne Linhardovice stat. hr.

Nowa **poz. 11 Aneksu** wprowadza na warunkach dotychczasowej poz. 7 za przewóz najmniej 10.000 ton złomu żelaza dla stacji węgierskiej Ozd do przejścia granicznego Linhartovce stat. hr. w ciągu roku od 15 października br. obniżoną stawkę 893 gr. zaś **poz. 12** taką samą ulgę za 5000 ton złomu żelaza przewiezionego dla węgierskiej stacji Diosgyöri-Vasgyar.

Nowy rozdział K omawianej taryfy ustanawia **ulgę reekspedycyjną** dla reekspedycji przesyłek wagonowych w stacji Bohumin CSD zarówno przy bezpośredniem wysyłaniu dalej nadeszłych do tej stacji przesyłek jakoteż i przy składaniu ich na skład w tej stacji nie dłużej, jak na 12 miesięcy. Co do składów, w których dopuszczalnem jest dokonywane tej reekspedycji, odsyła postanowienie związkowej taryfy do postanowień wewnętrznej czeskosłowackiej taryfy, nie bacząc, na jaką to niewygodę naraża korzystającego z taryfy związkowej. Spodziewać się należy, że odnośne postanowienia będą również podawane, jak analogiczne postanowienia w innych komunikacjach, do wiadomości interesantów w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych. Odnośne postanowienia czeskosłowackiej taryfy wymienia jako uprawnione do dokonywania reekspedycji w Bohuminie składy następujących firm z wymienieniem jednak artykułów, które w każdym składzie mogą być reekspedjowane, a mianowicie: Składy firmy Allag (Haas i Sp.), firmy ekspedytorskiej Kippel i Sp., firmy ekspedytorskiej H. Richter, Jos. J. Leinkauf, Akc. Sp., Bohumińskie Rýžowe Mlýny, Sp. Akc., Bohumińskich Składów, firmy ekspedytorskiej Jos. Srnec i Synowie, Dr. Singer i Sp., firmy Sandhof i Sp., firmy ekspedytorskiej M. Rebenwurzel, Schenker i Sp., Zjednoczonej Spółki czeskosłowackich ekspedytorów Czechoslavia, Sp. Akc.

Różnicę między łącznem przewoźnem, uiszczonem do stacji reekspedycyjnej i dalej do końcowej stacji związkowej, a przewoźnem od stacji związkowej nadania aż do końcowej stacji przeznaczenia przesyłki wyrównuje niestety nie stacja Bohumin przy dalszem nadaniu przesyłki lecz w drodze zwrotu Dyrekcja kolejowa ołomuniecka po przedłożeniu jej dowodów przewozowych najdalej do 3 miesięcy od dnia dalszej wysyłki przesyłki. Prawo do reekspedycji przysługuje tylko przy przesyłkach, przewożonych od stacji nadania zarówno do Bohumina, jak i do końcowej stacji przeznaczenia przez ten sam punkt graniczny, tj. oczywiście Zebrzydowice. Przesyłki muszą być adresowane do Zarządu składu reekspedycyjnego i przez ten Zarząd dalej nadane, z wymienieniem na odwrocie listu przewozowego właściciela wzgl. pośrednika.

ZMIANY W TARYFACH KOLEJOWYCH.

Prócz zmian i uzupełnień, przeprowadzonych w czeskosłowacko-polskiej taryfie portowej wydanym dnia 1 grudnia Dodatkiem I, które omówiliśmy odrębnie, w drugiej połowie listopada zaszła w polskiej taryfie wewnętrznej towarowej tylko ta zmiana, że **nową poz. d 17 Aneksu** do Taryf Część II umożliwiono tranzyt węgla drzewnego i brykietów z niego od Granicy Państwa pod Łupkowem do Granicy Państwa pod Chorzowem przez deklasyfikację na kl. 17 c) przy kontyngencie 500 t.

W polsko-niemieckiej taryfie związkowej wydano nową taryfę artykułową 9 do Taryfy Część II Zeszyt I na przewóz spatu z ważnością od 1 grudnia br.

W polsko-sowieckiej taryfie związkowej Część II Zeszyt A wprowadzono od 14 listopada br. ulgę na wywóz rur z Hajduk z podwyższeniem ogólnego kontyngentu na wyroby hutnicze z 80.000 ton na 85.000 ton.

Co do opracowywanych nowych **taryf polsko-rumuńskich** wątpić należy, by mogły być wydane z dniem 1 stycznia 1934, przedłużenie dotychczasowych do czasu wydania nowych taryf jest jednak zapewnione.

Wobec ściślejszego zbliżania się pod względem gospodarczym Państw Małej Ententy mają być i sprawy taryf kolejowych przez Rumunję, Czechosłowację i Jugosławję zgodnie ustalane. Wyciągnie z tego korzyść Czechosłowacja przez zapewnienie dla swego tranzytu tych przywilejów, z których dotychczas korzystała na linjach kolei rumuńskich tylko Polska, okupiwszy je ustępstwami dla tranzytu rumuńskiego. Obecnie ściąga Czechosłowacja na przebieg swojemi linjami tranzyt rumuński i bułgarski ulgami taryfowemi, za co uzyskała przyznanie ze strony rumuńskiej tych samych ulg tranzytowych, jakie były przyznane Polsce w taryfie lewantyńskiej, wobec czego ma być opracowaną na tych samych zasadach **taryfa czesko-słowacko-lewantyńska** przez port w Constanta. Ucierpi na tem komunikacja na podstawie taryfy polsko-lewantyńskiej. Natomiast zapadła uchwała budowy trajektu na Dunaju między rumuńską stacją portową Giurgiu a bułgarską Russe (Ruszczuk), co da możność ekspansji portów polskich na tej najkrótszej drodze aż do Salonik i odwrotnie i stworzy łączność między morzem bałtyckiem a egejskiem.

Z dniem 1 grudnia br. wychodzi nowa taryfa polsko-niemiecka na przewóz przesyłek ekspresowych, dopuszczająca obciążanie przesyłek ekspresowych w tej komunikacji zaliczeniami.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

KOMPENSACYJNY WYWÓZ LISTEW DREWNIANYCH.

Z dniem 15 listopada br. eksport drewnianych listew do ram przez porty polskiego obszaru celnego został uznany za kompensacyjny wywóz wzamian za import po cle ulgowem niektórych owoców południowych, towarów kolonjalnych i olejów roślinnych. Premja kompensacyjna wynosić będzie (cena orjentacyjna) 14% wartości wywiezionego towaru franko granica celna polska.

Zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie dla firm z okręgu Izby wydaje Izba w godzinach urzędowych od 9-tej do 15-tej, w soboty do 13-tej.

Firmy, ubiegające się o zaświadczenie o kompensacyjnym wywozie, winny podać:

a) przez jaki urząd celny towar zostanie wywieziony. Nadmienia się, że upoważnione do dokonywania odpraw celnych towarów kompensacyjnych są następujące urzędy celne: Gdynia, Gdańsk Freibezirk, Hafenkanal, Kaiserhafen, Packhof i Weichselbahnhof,

b) dokładną nazwę towaru,

c) kraj odbiorczy towaru,

d) numery i cechy opakowania towaru, opakowanie towaru (jakie), ilość jednostek opakowania, wagę brutto i netto, wartość towaru w złotych franko granica polska.

Do wniosku należy dołączyć fakturę na wysyłany towar z wyszczególnieniem wartości towaru fob Gdynia względnie Gdańsk.

Równocześnie należy podać kto zostaje upoważniony przez firmę (jaki spedytor) do podpisania w imieniu firmy zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie.

Opłaty administracyjne Izby za wystawienie zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie wynoszą 3% od przypadającej premji kompensacyjnej.

W końcu Izba nadmienia, że zaświadczenia kompensacyjne mogą być zrealizowane za pośrednictwem tutejszej Izby Przemysłowo-Handlowej. Koszty, połączone z realizacją tych zaświadczeń (spieniężenie), które wynoszą 3% od przypadającej premji, ponosi eksporter.

NOWY KODEKS BEKONOWY W WIELKIEJ BRYTANJI.

Board of Trade przygotowało projekt nowego kodeksu bekonowego, który przewiduje następujące sprawy:

Ilości bekonu według definicji ustalonej w rozporządzeniu, wprowadzającem zakaz przywozu od 1. XII., ustalane będą w centnarach ang. Z wyjątkiem puszkowanego towaru bekon będzie obliczany w wadze netto, bez wrapperów i opakowania, jaka ustalona jest w fabryce wywożącej i poświadczona przez odpowiedzialną instytucję, po odciągnięciu 1% tytułem osuszki za przewóz do portu załadowania. Puszkowany towar będzie przyjęty w wadze brutto, t. j. w bezpośredniem opakowaniu.

Każda przesyłka bekonu będzie miała zaświadczenie w formie przewidzianej w „kodeksie", o treści, że dana ilość jest częścią kontyngentu ustalonego dla danego państwa.

Kontyngenty bekonowe będą od czasu do czasu podawane poszczególnym rządom do wiadomości i publikowane w wydawnictwie „Board of Trade Journal". Od 1 stycznia 1935 r. kontyngenty będą ustalane rocznie z podziałem ich na 13 4-tygodniowych części. Po obecnym okresie do 28 lutego 1934 r. wprowadzony zostanie drugi okres — od 1 marca do końca grudnia 1934 r.

Nadwyżki przywozu, względnie niewypełnienie kwoty będą odliczone od kwoty. Dopuszczalna będzie tolerancja roczna 2% lub 5% w okresie 4-tygodniowym. O ile przywóz przekroczy tolerancję 2% rocznie, względnie 5% w trzech po sobie następujących 4-tygodniowych okresach, względnie w trzech z ogólnej liczby sześciu 4-tygodniowych okresów, kwota zostanie zredukowana.

Całkowitą kwotę dla obcego bekonu i szynek itd. ustalono na okres od 10 listopada do 28 lutego 1934 r. w wysokości 1.979.330 cwt. Odciąga się od powyższej kwoty 15.000 cwt. dla „nieznacznych dostawców" i 24.472 cwt. jako 62% w stosunku do powyższej sumy 15.000 cwt.. dla Danji, oraz 30.000 cwt. jako wyrównanie 62% dla Danji w okresie od 23 czerwca do 14 września. Wszystkie trzy pozycje razem stanowią 69.472 cwt., zostaje więc do ogólnego podziału 1.909.858 cwt., które rozdziela się według dotychczas obowiązującego klucza, jak następuje:

Państwa	Przydział na 16 tygodni %	Przydział na 16 tygodni cwt.	Przydział na tygodnie. cwt.
Danja	62,—	1.148.112	302.150*)
Holandja	9,80	187.165	46.790
Polska	9,53	182.009	45.500
Litwa	4.78	91.292	22:820
Szwecja	4,53	86.518	21.630

*) Powyższa kwota obejmuje sumę cwt. 24.472, jednak nie obejmuje t. zw. wyrównania.

Państwa	Przydział na 16 tygodni %	cwt.	Przydział na tygodnie. cwt.
Estonja	0,87	16.616	
Finlandja	0,52	9.931	
Łotwa	0,47	8.976	
Rosja	0,48	9.167	
Argentyna	0,72	13.751	
St. Zjedn. Amer.	6.30	120.321	
	100 %	1.909.858	
Inne państwa		15.000	
Danja		54.472	
		1.979.330	

Co do powyższego podziału zgłosiły sprzeciw Szwecja, Argentyna i Stany Zjednoczone A. P. Przed 1 grudnia br. nie są spodziewane jakieś zmiany w tym zakresie.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA PRZY WYWOZIE DO WŁOCH.

W sprawie świadectw pochodzenia przy wywozie do Włoch Biuro Radcy Handlowego w Rzymie, na podstawie informacyj otrzymanych z Ministerstwa Korporacyj komunikuje, co następuje:

1) Świadectwa pochodzenia przy wywozie do Włoch są w zasadzie wymagane odnośnie do towarów, do których stosuje się zniżki konwencyjne, mają one jednak również znaczenie w wypadkach, w których określone towary podlegają jakimkolwiek restrykcjom jak zakazy, kontyngentowanie, ograniczenia sanitarne i t. p.

2) Na podstawie art. 4 załącznika 25 Taryfy Celnej włoskiej świadectwa pochodzenia ważne są o tyle tylko, o ile zostały wystawione a) przez włoskie urzędy konsularne, b) zagraniczne izby handlowe włosko-obce, c) urzędy municypalne, d) zagraniczne izby handlowe, e) zagraniczne urzędy celne, f) inne władze osobno oznaczone przez włoskie Ministerstwo Finansów.

3) Zgodnie z poz. 9 wspom. wyżej załącznika, świadectwa pochodzenia mogą być sporządzane również w języku obcym, a o ile jest nim język francuski, urzędy celne nie będą żądały oficjalnego tłumaczenia na język włoski.

4) Jeżeli chodzi o przywóz z zagranicy do Kolonji włoskich oraz wysp Morza Egejskiego, brak specjalnych postanowień w przedmiocie świadectw pochodzenia, wobec tego, że towary zagraniczne, bez względu na kraj pochodzenia poddane są jednakowemu traktowaniu. Jak oświadcza jednak Ministerstwo Korporacyj, nie oznacza to bynajmniej, by tego rodzaju dokumenty nie były potrzebne przy imporcie do powyższych terytorjów.

ZMIANA PRZEPISÓW CELNYCH WE WŁOSZECH.

„Gazzetta Uffficiale" z dnia 8. 11. br. ogłasza dekret królewski z dnia 19 października Nr. 1400/33, zawierający zmianę przepisów o tarze. Wedle dotychczasowego stanu cło było obliczane: 1) według wagi brutto, dla towarów podlegających opłacie cła, nieprzewyższającego lir. 110.10 za kwintal z wyjątkiem tych olejów mineralnych, które opłacały cło powyżej lir. 73.40 za 1 q. 2) według wagi netto ustawowej, czyli przez potrącenie wagi brutto określonej tary, co miało zastosowanie przy całym szeregu artykułów, jak oleje mineralne przywożone w innych naczyniach-zbiornikach, niż butle, baryłki, beczki i cylindry blaszane (tutaj zatem oleje przywożone w cysternach), kawa, przędza i materjały przędzone, nawinięte na drewniane krążki, (o ile podlegają cłu powyżej lir. 110.10 za kw.) oraz inne towary, które podlegają opłacie zasadniczego cła za kwintal od 110.10 do 183.50 lir. i 3) według wagi netto rzeczywistej dla towarów niewymienionych w punkcie 2-gim, podlegających opłacie cła ponad 183.50 za kwintal oraz dla olejów mineralnych, sprowadzanych w butlach, baryłkach, beczkach i cylindrach blaszanych.

Nowe rozprządzenie dotyczy punktów 2-go i 3-go, wyłączając z pod olejów mineralnych opłacających, zależnie od opakowania, cło od wagi netto ustaw. lub rzeczywistej benzynę i naftę i poddając je temsamem opłacie cła brutto, które przy dostawie

w wagonach-cysternach będzie pobierane z doliczeniem 20% od wagi netto rzeczywistej. Natomiast benzyna i nafta przywożone w statkach-cysternach są wolne od tej nadwyżki, podobnie jak oleje mineralne surowe, oleje surowe i inne oraz pochodne ich destylacji przywożone zarówno w wagonach-cysternach, jak statkach cysternach. Postanowienie to zwraca się wyraźnie przeciwko importowi z Polski, który odbywał się dotąd głównie w wagonach-cysternach. Wśród innych drobniejszych importerów lądowych będą poszkodowane Francja i Niemcy. Te ostatnie zainteresowane były jednak bardziej w przywozie olejów smarowych, których podwyżka nie dotyczy.

Rozporządzenie zawiera pozatem dalsze ograniczenia przywozu zagranicznego, przez rozszerzenie art. 5-go przepisów o tarze na drób, zwierzynę i inne zwierzęta żywe. Wprowadzone zostało mianowicie postanowienie, już poprzednio zastosowane do drobiu, iż cło na drób, zwierzynę i inne zwierzęta żywe, które zasadniczo taryfikowane są brutto (tj. przy cle nie wyższem, jak 110.10 lir. za 1 q.), a przywożone są w wozach transportowych jakiegokolwiek rodzaju w kojcach, klatkach itp., obliczane jest według rzeczywistej wagi netto z dodatkiem 20%.

Zasada doliczania dodatków proc. do cła może być pozatem stosowana według nowego rozporządzenia i wobec innych towarów, taryfikowanych brutto, któreby były przedstawione do odprawy celnej bez opakowania lub w opakowaniu odmiennem od normalnego. W każdym razie, w myśl dalszej poprawki do art. 15 przepisów o tarze, zarządzenia tego rodzaju wydane być mogą tylko w formie dekretu królewskiego na wniosek Rady Państwa.

IMPORT NAPOJÓW ALKOHOLOWYCH DO STANÓW ZJEDN. A. P.

W Nr. 8 „Informatora Eksportowego“ sygnalizowaliśmy możliwości zbytu wódek w Stanach Zjednoczonych A. P. z chwilą zniesienia prohibicji. W związku z tą sprawą należy pamiętać, że odbiorców amerykańskich należy podzielić na 3 kategorje: wychodźtwo polskie, odbiorcy żydowscy i rynek ogólno-amerykański. Wychodźtwo polskie, przyzwyczajone do spożywania wódek o maksymalnej zawartości alkoholu, przedstawia największe możliwości nabywania wódek wysokogatunkowych o zawartości alkoholu co najmniej 50°. Ze względu na sposoby clenia najlepiej kalkulowałyby się wódki o tej zawartości, gdyż każda nadwyżka zawartości alkoholu powodowałaby opłacanie wyższej stawki celnej. Rynek odbiorców żydowskich wchodzi w rachubę dla wódek t. zw. pejsachowych, przez co należy rozumieć wyroby ze spirytusu melasowego, jak i śliwowicy pejsachowej. Rynek ogólno-amerykański wchodzi w rachubę dla sprzedaży likierów, zwłaszcza wysokogatunkowych.

Opakowanie butelek odgrywa bardzo poważną rolę przy zdobywaniu klienteli amerykańskiej.

Kształt butelki winien być urozmaicony i nowoczesny. Jakość szkła oraz odpowiednio długich, świeżych korków z wypaloną na zakończeniu firmą, dobre kapsle — są to szczegóły, na które zwraca dużą uwagę importer.

Każda skrzynka zawiera 12 butelek o zawartości 0,75 litra. Na skrzyniach winny znajdować się napisy „Made in Poland“ oraz wagi brutto i netto. Używanie słomianek dla ochrony butelek przed potłuczeniem jest bezwzględnie zakazane. Najbardziej wskazanem jest użycie wełny drzewnej w dostatecznej ilości. Zapakowanie butelek w skrzynki musi być bardzo staranne i fachowe.

Zasadnicze znaczenie odgrywają etykiety, co do których treści istnieje cały szereg przepisów. „Alcoholic Board of Control“ w Stanie New York opracowuje obecnie nowe przepisy, dotyczące etykiet (labels); ogłoszenia ich należy się spodziewać w ciągu najbliższych dni.

Nowe przepisy w Stanie New York będą podobne w zasadzie do obecnie obowiązującego federalnego prawa o etykietach, nadzorowanego przez Prohibition Department.

Wedle prawa federalnego następujące dane muszą się znajdować na: a) etykiecie, b) zewnętrznem opakowaniu butelki (papier), c) skrzyni:

1. Nazwa i jakość likieru lub wina, z bliższem określeniem zawartości butelki.
2. Kraj pochodzenia.
3. Wysokość zawartości alkoholu (by weight or volume equivalent).
4. Zawartość likieru względnie wina we flaszce, w miarach amerykańskich:

   1 litre = 1.0567 quarts.
   1 gallon = 3.785 litre.
   1 quart = 0.9465 litre.
   1 pint = 0.4733 litre.

5. Imię, nazwisko i adres eksportera — imię, nazwisko i adres importera. Jeśli chodzi o ostatniego, dane co do firmy i adresu znajdują się na osobnej mniejszej etykiecie umieszczonej na butelce względnie na skrzyni. Niezastosowanie się do wyżej wymienionych wymagań może uniemożliwić import ładunku do Stanów Zjednoczonych względnie narazić importera na karę w wysokości 10% wartości transportu.

W stanie New York każdy importer będzie musiał posiadać specjalną licencję, upoważniającą do importu wyrobów alkoholowych. Numer porządkowy licencji musi się mieścić w treści etykiety.

W okresie prohibicji przyjął się zwyczaj opakowywania butelek papierem z dobrego gatunku, na którym należy powtórzyć treść napisów mieszczących się na etykiecie naklejanej na butelce. Zawartość butelki winna dochodzić do korka, gdyż niedolewanie butelek czyni wrażenie fałszowania zawartości butelki.

Celem ochrony etykiet przed naśladownictwem należy je zarejestrować w Waszyngtonie, za pośrednictwem firm adwokackich.

W doborze przedstawicieli należy zwracać uwagę na kwestje: zasobności firmy, jej zdolności zorganizowania odpowiedniej sieci dystrybucyjnej i posiadania odpowiedniego funduszu przeznaczonego na akcję reklamowo-propagandową. (P. I. E.)

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 PAŹDZIERNIKA DO 7 LISTOPADA 1933 R.

BELGJA. Ogłoszony został dekret królewski, wprowadzający reglamentację importu kopalniaków; w przyszłości dozwolony będzie wwóz tego artykułu tylko za uzyskaniem licencyj od ministerstwa przemysłu.

BUŁGARJA. Dodatkowe kontyngenty przywozowe przydzielane są poszczególnym firmom wzamian za eksport węgla drzewnego oraz żywego i bitego drobiu.

CHINY. Wprowadzony został zakaz wywozu z Chin starego mosiądzu, żelaza, ołowiu i miedzi, oraz odpadków tych metali.

CZECHOSŁOWACJA. Nowa lista towarów zwolnionych od pozwoleń dewizowych obejmuje przeszło 100 pozycyj, przyczem prócz artykułów rolniczych zawiera

szereg wyrobów przemysłowych, jak włókiennicze i tkaniny lniane, batyst, plusz i aksamit, dywany lniane, konopne, jutowe, wyroby gumowe, cerata, wyroby rymarskie, obuwie, cerata, wyroby porcelanowe, wyroby kotlarskie, chemikalja i inn.

ESTONJA. Bank estoński wprowadził pewne ułatwienia w zakresie przepisów dewizowych. Mianowicie banki prywatne mają możność otrzymywania dewiz w nieograniczonym rozmiarze, przyczem kupno i sprzedaż dewiz w ramach notowań urzędowych może odbywać się, przy zawiadamianiu banku emisyjnego. Dozwolona jest bez ograniczeń sprzedaż walut na pokrycie weksli zaopatrzonych w napis „wywóz dozwolony". Pozwolenia dewizowe wydaje bank estoński w trybie uproszczonym. Dozwolone jest uskutecznianie wypłat z zagranicznych kont opiewających na korony.

FRANCJA. Rząd francuski projektuje wprowadzić cały szereg zmian w 1934 r. odnośnie zwyżek celnych i podatkowych. Między innemi na oleje naftowe i ich pochodne ma być wprowadzone cło w wysokości 92,50 (dot. 77 fr.); oleje ciężkie oczyszczone t. zw. oleje wazelinowe i parafinowe 178 fr. (172,50); cło na parafinę ma być zniżone ze 172,50 na 167,40 fr., pozatem ma ulec zmianie podatek ryczałtowy od niektórych produktów spożywczych: towary kolonjalne 4%, ryż polerowany 4%, sól kuchenna 10 fr. od 100 kg., ocet spirytusowy i winny — 150 fr., pozatem ma być wprowadzona opłata licencyjna od nafty nieoczyszczonej i produktów pochodnych itp.

GRECJA. Z dniem 16 października 1933 wprowadzony został podatek importowy, który wynosi 1½% od wszelkiej sprzedaży towaru wewnątrz kraju. Podatek opłacać będą wszystkie towary importowane, zarówno przeznaczone dla celów handlowych, przemysłowych lub sprowadzane dla celów prywatnych; pobierany on będzie od wartości, łącznie z opłatą celną, podatkiem konsumcyjnym i ewentualnemi innemi opłatami. Od wyżej wymienionego podatku zwolnione będą: osobisty bagaż podróżny i dyplomatów państw obcych i towary wolne od cła.

HOLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 27 października 1933 r. skontyngentowany został import mebli z drzewa, krytych suknem lub niekrytych oraz ich części i mebli z wikliny w wysokości 75% przeciętnej z 5-ciu miesięcy importu w latach 1931/32. Również rozporządzeniem z dnia 30 października 1933 r. skontyngentowano na okres 3 miesięcy import izolowanych połączeń elektrycznych (75% ilości importu w ciągu trzech miesięcy 1931/32), skór podeszwowych, pasów napędowych, pasów do uprzęży, siodeł i uzdy (90 i 100% przeciętnego importu 6-ciu miesięcy lat 1930/31.

IRLANDJA. Dekretem z dnia 21 października 1933 zaprowadzono dodatkowe cło w wysokości 20% ad valorem na wszelką odzież i konfekcję. Jednocześnie z powyższem wprowadzono zmiany celne na podeszwy, wierzchy skórzane na obuwie, cuche farby, płyty cementowe itp. przyczem wyżej wymienione towary brytyjskiego pochodzenia opłacają cło preferencyjne

NIEMCY. Umowa fińsko-niemiecka ma być wypowiedziana tak, że działanie jej upłynąć ma z końcem grudnia br., co odbije się na kwestji uregulowania przywozu masła do Niemiec. W związku z tem prawdopodobnie rząd niemiecki wprowadzi utrudnienie importu masła, zmniejszając wysokość kontyngentów lub też podwyższając cło konwencyjne.

RUMUNJA. Postanowienia dewizowe zostały ujęte w ten sposób, że sprzedaż oraz kupno czeków, weksli, zleceń bankowych, listów kredytowych, monet złotych, banknotów i monet zagranicznych, mogą być dokonywane jedynie przez rumuński bank narodowy lub instytucje przez niego upoważnione, po kursie ustalonym urzędowo.

Z dniem 16 października br. rozpoczęło się wycofywanie z obiegu banknotów 1000-lejowych, które trwać będzie do końca grudnia br. Wymiana następuje na banknoty 1000 lub 500-lejowe nowej emisji.

STANY ZJEDNOCZONE. W połowie października 1933 r. ogłoszono rozporządzenie, na mocy którego, do czasu oficjalnego zniesienia prohibicji, zabroniony został import wina i spirytusu dla celów leczniczych.

SZWAJCARJA. Z dniem 5 listopada wprowadzono następujące zmiany w taryfie celnej szwajcarskiej: pozycje 948a I. i 948a II. zostały połączone w jedną, przyczem cło wynosi 500 fr. od 100 kg. (zmiana ta stanowi zwyżkę cła o 250 fr. na małe maszyny do pisania), stawka celna poz. 948c I. wynosi 50 fr. od 100 kg. br.; 948c II. 100 fr. od 100 kg.; 948c III. — 180 fr. od 100 kg.; 948c IV. 300 fr. od 100 kg;

WIELKA BRYTANJA. Komisji Taryfowej przedłożony został do zatwierdzenia projekt wprowadzenia na listę towarów wolnych od cła farb ziemnych, żywicy, zniżki cła na szpule magnetowe i wprowadzenie zwrotu cła na drewno nieobrobione i tarte, zgruba ciosane, lecz nie heblowane, dykty i forniery.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

WIDOKI ZBYTU KOSZYCZKÓW W HOLANDJI.

Powodzenie, jakiem cieszyły się koszyczki z rafji na wystawie artystycznego przemysłu ludowego polskiego w Hadze, jest dowodem, iż artykuł ten miałby szanse większego zbytu w Holandji, pomimo istniejącej dość silnej konkurencji ze strony Czechosłowacji i Węgier, częściowo i Niemiec.

Specjalnem powodzeniem cieszą się okrągłe zamknięte bombonierki, a także czworokątne pudełka o wymiarach mniej więcej 19 cm. długości, 13 cm. szerokości.

Popyt istnieje również na koszyczki do owoców otwarte, wymiarów 17 cm., 19, 23 i 27 cm. średnicy mierzonej u góry.

Koszyczki winny być plecione z dwóch do 3-ch kolorów, np. kremowa rafja kombinowana z ciemno-czerwoną.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU NACZYŃ EMALJOWANYCH DO FRANC. POSIADŁOŚCI AFRYKAŃSKICH.

Francuskie kolonje afrykańskie wykazują wzrost zapotrzebowania na szereg towarów zagranicznych. Między innemi na rynki te możnaby wprowadzić naczynia emaljowane produkcji polskiej. O rozmiarach importu do Marokka i Tunisu świadczą poniższe dane: w r. 1931 import do Marokka sprzętów kuchennych niemalowanych i niepolerowanych wynosił 2,7 milj. franków franc., przyczem poszczególne kraje dostarczyły: Francja za 1.846.621 fr., Anglja — 410.425, Niemcy 96.457, Hiszpanja — 7.356, Belgja — 252.942, Włochy — 67.534, Austrja — 2.882, Czechosłowacja — 11.728, Szwecja — 6.494; import sprzętów kuchennych malowanych i polerowanych, emaljowanych wyniósł 5,3 milj. fr., w tem z Francji — 1.840.373, Anglji — 986.832, Niemiec — 399.493, Belgji — 1.401.442. Włoch — 225.766, Austrji — 90.995. Czechosłowacji — 208.455, Holandji — 168.922. Szwecji — 4.922 franków.

Do Tunisu importowano w r. 1932:

	Sprzęty kuchenne, niemalowane, niepolerowane niepobielane	Sprzęty kuchenne, emaljowane, polerowane lub lakierowane
z Francji	1414.000 fr.	11.231.000 fr.
z Algieru	135.000 fr.	1.224.000 fr.
z Anglji	1.000 fr.	54.000 fr.
z Austrji	—	17.000 fr.
z Belgji	9.000 fr.	87.000 fr.
z Włoch	3.000 fr.	401.000 fr.
z Grecji	—	5.000 fr.
z Szwecji	—	39.000 fr.
z Niemiec	1.000 fr.	125.000 fr.
z Holandji	—	5.000 fr.
z Czechosłowacji	—	108.000 fr.
z Trypolisu	—	2.000 fr.
ze St. Zjednoczonych	—	367.000 fr.
z Rumunji	—	15.000 fr.
z Palestyny	—	1.000 fr.
z Danji	4.000 fr.	1.000 fr.
z innych krajów	1.000 fr.	1.000 fr.
Razem	1.568.000 fr.	13.683.000 fr.

	Sprzęty kuchenne, pobielane i emaljowane jednolicie	Sprzęty kuchenne, emaljowane, dekorowane
z Francji	2.431.000 fr.	1.529.000 fr.
z Algieru	187.000 fr.	128.000 fr.
z Anglji	143.000 fr.	16.000 fr.
z Austrji	275.000 fr.	140.000 fr.
z Belgji	39.000 fr.	—
z Włoch	148.000 fr.	109.000 fr.
ze Szwajcarji	16.000 fr.	—
ze Szwecji	89.000 fr.	—
z Niemiec	125.000 fr.	30.000 fr.
z Czechosłowacji	264.000 fr.	226.000 fr.
ze St. Zjedn.	80.000 fr.	21.000 fr.
z Jugosławji	129.000 fr.	30.000 fr.
z innych krajów	36.000 fr.	38.000 fr.
Razem	3.962.000 fr.	2.267.000 fr.

IMPORT SIANA DO FRANCJI.

Oficjalne notowania siana we Francji wynosiły w początku listopada br. za 100 kg:

w departamencie Bouches-du Rhône: siano — 50 fr., lucerna — 48 do 50 fr.
w departamencie Ain: siano— 38 do 40 fr.
w departamencie Aude: siano — 32 fr., lucerna — 39 fr.
w departamencie Vosges: siano 34 fr.
w departamencie Gard: siano — 45 do 50 fr. (najlepsze gatunki), lucerna 50 do 55 fr.
w departamencie Eure et Loir: siano — 25 do 30 fr., lucerna — 40 fr.
w Paryżu po odliczeniu akcyzy: siano — 41 do 51 fr.

Jak z powyższego zestawienia widać, wahania cen w zależności od okolicy Francji są znaczne, wskutek rozmaitej jakości towaru oraz różnych warunków lokalnych. Przy imporcie siana zagranicznego o uzyskaniu cen maksymalnych mowy być nie może, choćby z tego względu, iż hurtownik-nabywca musi się liczyć z ewentualnością sprzedaży w różnych departamentach kraju, a temsamem zaoferuje cenę przeciętną.

Dla siana prasowanego pochodzenia polskiego istnieją widoki zbytu, z tem jednak zastrzeżeniem, że ceny będą konkurencyjne, zwłaszcza, że towar dotychczas na rynku nieznany, nie może oczywiście osiągnąć ceny produktu miejscowego. (P. I. E.)

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma belgijska interesuje się konserwami rybnemi. R/26108/3E/Gi.

Firma francuska pragnie nawiązać stałe stosunki handlowe z eksporterami raków i bitej zwierzyny. R/26218/31/Gi.

Firma brazylijska pragnie nawiązać kontakt z polskiemi firmami zainteresowanemi w eksporcie krzeseł, mebli giętych, dykt na rynek Płd. Ameryki. P/26325/3C/Do.

Firma szwajcarska wprowadzona na rynku płd. afrykańskim — pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami drzewa. P/26569/4K/Do.

Firma w Algierze posiada zapotrzebowanie na 10—15 tys. mtr. kubicznych drzewa tartego do Marokka. P/26289/40/Do.

Firma w Antwerpji pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi firmami, eksportującemi tarte drzewo dębowe. P/24405/40/Do.

Firma drzewna w Tunisie pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami drzewa budowlanego. 25460/3R/Do.

Firmy polskie zainteresowane eksportem do Konga Belgijskiego tekstylij, konfekcji, artykułów emaljowanych, kosmetyków itp. winny zwrócić się do Instytutu. P/25674/3E/R.

Firma hiszpańska interesuje się wyrobami galanteryjnemi z drzewa, jak pudełka itp. drobiazgi. P/27329/54/Sz.

Firma w Johannisburgu pragnie zakupywać w Polsce czekoladę. cukierki, soki, konfitury, pierniki, konserwy, jarzynowe i mięsne, wędliny. P/26495/60/Sz.

Konsorcjum handlowe w Capetown interesuje się zakupem w Polsce butelek, materjałów uzbrojenia, materjału kolejowego. kabli itd. P/26497/3B/Sz.

Pewna firma francuska pragnie nawiązać kontakt z producentami rączek drewnianych do lasek i parasoli. P/26675/64/Do.

Pewna firma grecka pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami polskiemi eksportującemi olejki dębowe do wyrobu beczek na piwo i wino. P/26463/40/Do.

Firma szwajcarska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polsk. eksporterami klepek do wyrobu beczek na wino. P/26498/40/Do.

Firma południ.-afryk. pragnie nawiązać kontakt handlowy z polskimi eksporterami dykt. P/26429/3A/D.

Firma austriacka pragnie nawiązać kontakt handlowy z polskimi eksporterami dykt. P/27057/59/Do.

Firma palestyńska zamierza importować artykuły spożywcze: konserwy mięsne, owocowe. jarzynowe. masło. sery. R/26731/4E/Pi.

Firma angielska pragnie importować: pomidory, purée. konfitury z poziomek, truskawek itd., ogórki konserwowane w puszkach i beczkach. P/27072/60/Pi.

Firma marsylijska interesuje się importem pasztetu wieprzowego. R/27264/89/Sw.

Firma hiszpańska interesuje się importem przetworów mięsnych. R/27322/89/Sw.

Firma jugosłowiańska pragnie nabywać surowe żołądki cielęce i ekstrakt z nich. R/27055/29/Gi.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

TARGI I WYSTAWY

KONKURS „DOBRY EKSPORT".

W konkursie „Dobry Eksport", zorganizowanym przez Państwowy Instytut Eksportowy, o którym pisaliśmy w Nr. 30 naszego „Biuletynu". wzięło udział 15 firm krajowych. Przesyłka. złożona z 22 pakunków, opuściła Gdynię 7 maja na s/s „Scanyard" — American Scantic Line — i przeładowana została w Nowym Yorku na s/s „Uruguajo". przybyła do Buenos Aires 22 czerwca; do Gdyni wróciła ponownie przez Nowy York 29 września. Przesyłka ta przebyła 30.720 km oraz przetrzymała ca 22 przeładunków portowych. magazynowych i kolejowych, przechodziła przez temperaturę, dochodzącą do 35,5° C. Specjalna Komisja Sędziowska, po powrocie przesyłek do Warszawy, przeprowadziła ocenę jakościową produktów, na które składały się produkty warzywne, mięsne, owocowe, grzyby. Komisja wypowiedziała się. że jakość artykułów objętych konkursem, oprócz nielicznych kwalifikowanych jako wyborowa, była najwyżej niestety tylko średnia. Co do opakowania artykułów. to było ono tego rodzaju, iż żaden z produktów oprócz słodu nie uległ niekorzystnym zmianom. Na wy-

różnienie zasługują beczki oraz staranne opakowanie wyrobów cukierniczych. Komisja uznała za wskazane podkreślić, że urządzanie konkursów „Dobry Eksport“ stanowi doskonałą próbę dla wytwórcy, a w szczególności eksportera, i winno być przeprowadzane ze względów ogólno-państwowych i indywidualnych w szerokiej mierze jako przedsięwzięcie bardzo pożyteczne i godne poparcia.

Z konkursu „Dobry Eksport“ należy wyciągnąć ten wniosek, iż ekspedycji towarów należy w każdem przedsiębiorstwie poświęcać jaknajwięcej uwagi.

Instytut Eksportowy przyznał na podstawie orzeczenia Komisji Sędziowskiej o ogólnych wynikach konkursu „Dobry Eksport“ kilka odznaczeń w formie 6 pamiątkowych listów pochwalnych firmom, które uczestniczyły w konkursie, nadto otrzymała American Scantic Line również list pochwalny za bezpłatne przewiezienie przesyłki z Gdyni do Buenos Aires i z powrotem, oraz za życzliwe interesowanie się i wydatną pomoc udzieloną przez współpracowników linji.

Z uwagi na wyniki i cenną obserwację, osiągniętą przy pierwszej próbie Państw. Instytut Eksportowy rozpisuje na rok 1934 drugi konkurs pod hasłem „Dobry Eksport“. którego dokładny termin i bliższe szczegóły jeszcze ustali.

KOMUNIKATY

PRZEJĘCIE BIURA KOLEJOWO - REKLAMACYJNEGO PRZEZ IZBĘ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni powiadamia zainteresowane firmy, że przejęła od zlikwidowanej Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy Biuro Kolejowo-Reklamacyjne i prowadzi je nadal pod tem samem kierownictwem.

Siedziba Biura mieści się, jak dawniej, w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10 (telefony 242 i 1821) w gmachu Przedstawicielstwa Izby.

Biuro to przeprowadza bezpłatnie sprawdzanie prawidłowości obliczeń należności na kolejowych listach przewozowych i w razie ujawnienia nadpłat, wnosi reklamacje do Zarządu Kolejowego, pobierając jedynie prowizję od wyreklamowanych kwot w wysokości od 10 do 15% od uzyskanej sumy.

Stałe refakcje (zwroty) Biuro opracowuje na bardzo dogodnych warunkach, stosownie do oddzielnych umów.

Biuro udziela również informacyj w zakresie przepisów przewozowych i taryf kolejowych.

INAUGURACYJNE POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W poniedziałek, dnia 20 listopada 1933 r. odbyło się w Centrali Związku w Grudziądzu, pierwsze w nowym 15-tym roku Związkowym posiedzenie Zarządu Głównego, przy niemal pełnym komplecie członków z całego Pomorza.

Uroczyste to zebranie zagaił Prezes Związku p. Tadeusz Marchlewski, dając rzut oka na prace Związku za okres 15-lecia. Nawiązując do haseł Kongresu toruńskiego mówca podniósł, że całe kupiectwo owiane jest silną wolą współpracy nad uzdrowieniem gospodarki narodowej, przyczem zachętą ku temu jest fakt widocznego umacniania się międzynarodowej pozycji Polski.

Następnie uroczyście wprowadzono w urzędowanie 4-ch nowych członków Zarządu Głównego, a mianowicie pp. Szpittera (Łasin), Gumińskiego (Starogard), Odejewskiego (Tuchola) i Rozmiarka (Grudziądz).

Następnie zatwierdziło zebranie protokół z Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Delegatów w Toruniu. Nawiązując do uchwał zjazdu toruńskiego przyjęto do wiadomości pierwszy wynik rezolucji o konieczności zniżki stopy dyskontowej, którą Bank Polski obniżył z 6 na 5%. Związek odniósł się natychmiast do Ministerstwa Skarbu, by analogiczną zniżkę przeprowadziły banki prywatne. Obniżka ta spodziewana jest od 1 stycznia 1934 r. Przyjęto także do wiadomości odpowiedź Ministerstwa Poczt i Telegrafów w sprawie taryfy telefonicznej i postanowiono dać wyraz opinji, że zapatrywanie Związku nie pokrywa się z zapatrywaniem Ministerstwa. Związek prześle nowe materjały, uzasadniające obniżenie obecnej taryfy.

Po dyskusji uchwalono wysłać na początku roku przyszłego do Warszawy specjalną delegację, która ma na miejscu omówić w poszczególnych resortach te rezolucje zjazdowe, które do tego czasu nie będą załatwione.

Poważną część obrad stanowił program prac zimowych. Zapoczątkowała je akcja propagandowa na rzecz Związku, przeprowadzana przez wszystkie organizacje wśród niezrzeszonych kupców. W niejednych miejscowościach przyrost przekracza 25% obecnego stanu członków. Uchwalono dalej z początkiem stycznia 1934 r. rozpocząć wizytacje wszystkich Towarzystw tak z ramienia Centrali, jak przez poszczególnych wizytatorów. Uchwalono dalej urządzić w lutym 1934 r. zwykły zjazd prezesów, zaś w kwietniu 1934 r. zjazd Rady Związkowej. W maju 1934 r. zwoła Związek do Gdyni wielki zjazd kolonjalny z całej Polski, mający na celu podkreślenie znaczenia tego portu dla importu towarów kolonjalnych oraz nawiązanie bliższego kontaktu między kupiectwem spożywczem a firmami importowemi i spedycyjnemi Gdyni. Organizacją zjazdu pokieruje Centrala Związku oraz gdyńskie Towarzystwo Kupców Samodzielnych z prezesem Dr. Smoleniem na czele.

W dalszym ciągu obrad określono stanowisko Związku wobec likwidacji przedstawicielstwa Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu i opowiedziano się za utrzymaniem reprezentacji Izby choćby w skromniejszych granicach.

REJESTR HANDLOWY

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 245 dnia 25 lipca 1933, wpisano firmę: Gdyński Import Śledzi, Gdynia Herring Import Ltd. Spółka z ograniczoną poręką. Siedzibą spółki jest Gdynia. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest import śledzi i ryb do Polski i sąsiednich krajów i handel temi śledziami i rybami. Kapitał zakładowy spółki wynosi 50.000 zł. Kierownikiem spółki jest kupiec Lauritz Myreböe w Sopotach, ul. Kollathstrasse 9. Udzielono prokury łącznej: Berks Bik-Bikowskiemu, kupcowi w Warszawie, Przejazd 1 i prawnikowi-handlowcowi Gunnar Myreböe w Sopotach, Seestrasse 30. Umowę spółkową ustalono dnia 18 lipca 1933 r. Spółka ma jednego lub więcej kierowników. Spółkę zastępuje i za nią podpisuje jeden kierownik samodzielnie lub dwóch prokurentów łącznie.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym. oddział A. pod Nr. 174 dnia 17 sierpnia 1933 wpisano jawną spółkę handlową pod firmą: Inżynierowie budowy i architektury O. i E. Ungerowie i E. Jakobowicz, z siedzibą w Gdyni. Wspólnikami firmy są: Inż. Oswald Eryk Unger w Gdyni-Grabówek i Eliza z domu Goldstein Unger, inżynier architekt w Gdyni-Grabówek. Działalność spółki rozpocznie się z chwilą jej wpisu do rejestru handlowego.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym. oddział B. pod Nr. 248 dnia 12 sierpnia 1933 wpisano firmę: Sokół i S-ka, Przedsiębiorstwa Przewozowe, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest przewóz towarów samochodami ciężarowemi na dalsze i bliższe odległości. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 złotych. Kierownikiem firmy jest Henryk Szczepkowski, przemysłowiec w Gdyni. Umowę spółkową zawarto 11 kwietnia 1933.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 45 przy firmie: „Atlantic", Towarzystwo Transportowe, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 10 stycznia 1933 dopisano:

Prokury udzielono Kazimierzowi Łanieckiemu. Odwołano prokurę Włodzimierza Jakubowskiego i Zdzisława Zegiestowskiego. Uchwałą spólników z dn. 12 października 1932 odwołano kierownika Witolda Mosiewicza na skutek zrzeczenia się i uchwałą spólników z 9 stycznia 1933 mianowano kierownikiem Zdzisława Zegiestowskiego, dyrektora z Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 141 przy firmie: Bank Gospodarstwa Krajowego, Oddział w Gdyni, dnia 17 sierpnia 1933 dopisano, iż udzielono prokury na Zakład Centralny Banku Gospodarstwa Krajowego Dr. Aleksandrowi Pecowi w Warszawie oraz inżynierowi Stefanowi Sułkońskiemu w Warszawie.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 168 dnia 13 czerwca 1933 wpisano firmę: Przedsiębiorstwo Robót Ziemnych i Drobnych Budowlanych, Edward Michalski w Gdyni III. Właścicielem frmy jest Edward Michalski, podmistrz budowlany w Gdyni III.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 180 dnia 13 września 1933 wpisano firmę: Gdyńska Centrala Mebli, Adolf Hendel w Gdyni. Właścicielem firmy jest kupiec Adolf Hendel w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze nandlowym, oddział A. pod Nr. 175 dnia 17 sierpnia 1933 r. wpisano firmę: Lejba Geszajt, Sprzedaż i import owoców południowych, krajowych i towarów kolonjalnych w Gdyni. Właścicielem firmy jest kupiec Lejba Geszajt w Gdańsku.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział A. pod Nr. 177 dnia 17 sierpnia 1933 wpisano firmę: Inż. Marceli Wardęcki, Budowa ogrzewań centralnych i wszelkich urządzeń zdrowotnych w Gdyni. Właścicielem firmy jest inżynier Marceli Wardęcki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 173 dnia 9 sierpnia 1933 wpisano firmę: „Polfisk“, Herman Mathiesen w Gdyni. Właścicielem firmy jest Herman Mathiesen, kupiec w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B., pod Nr. 70 przy firmie: Spółka Akcyjna dla Międzynarodowego Transportu Schenker i S-ka w Warszawie, Oddział w Gdyni, dnia 14 września 1933 r., dopisano, iż prokura Józefa Laski wygasła.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 228 dnia 4 marca 1933 wpisano firmę: Międzynarodowe Towarzystwo Handlowe „Emteha — Gdynia“. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Warszawie, Oddział w Gdyni. Siedziba spółki jest w Warszawie, miejsce oddziału w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest aprowizacja statków, sprzedaż artykułów monopolowych na zaopatrywanie statków, eksport artykułów monopolowych zagranicę oraz dokonywanie wogóle wszelkich czynności handlowych i przemysłowych, eksportowych i importowych. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 zł. Kierownikami spółki są: Dr. Józef Kulikowski z Warszawy i Tadeusz Sielużycki z Gdyni. Umowę spółkową zawarto 10 listopada 1932 i 13 stycznia 1933. Zobowiązania, przekazy, pełnomocnictwa, czeki weksle i żyra podpisują dwaj kierownicy wspólnie lub jeden kierownik łącznie z prokurentem. Podania, korespondencje, nie zawierającą zobowiązań, pokwitowania z odbioru listów przewozowych towarów, wszelkiego rodzaju korespondencji nie wyłączając pieniężnej, konosamentów oraz wszelkiego rodzaju sum podpisuje jeden kierownik lub prokurent.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 253 dnia 23 września 1933 wpisano firmę: Czesko Polskie Towarzystwo Transportowe — Czesko-Polska Dopravni Spolecnost Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni. Siedzibą spółki jest Gdynia. Przedmiotem spółki jest uprawianie interesów transportowych, spedycyjnych i komisowych. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 złotych. Kierownikiem spółki jest Józef Wisławski, kupiec w Gdyni. Umowę spółkową ustalono dnia 30 sierpnia i 16 września 1933 r.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W rejestrze handlowym A. wpisano pod Nr. 116 firmę Eksport gęsi, Ignacy Formanek, Ueiechów w Uciechowie, a jej właścicielem, Ignacego Fórmanka w Uciechowie.

SĄD GRODZKI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 170 przy firmie: Nadmorski Materjał Budowlany Helena Lisewska w Gdyni, dnia 29 września 1933 dopisano, iż prokura Józefa Lisewskiego wygasła.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 176 dnia 17 sierpnia 1933 wpisano jawną spółkę handlową pod firmą: G. Brenner i S-ka „Diversa“ w Gdyni. Spólnikami firmy są: 1) Gucia Brenner, żona kupca w Gdyni, 2) Dobriż Rosental, żona kupca w Gdyni, 3) Israel Sytner, kupiec w Gdyni. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 lipca 1933 r. Do zastępstwa spółki są wyłącznie upoważnieni wspólnicy: Israel Sytner oraz Gucia Brenner wspólnie.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 30 przy firmie: Towarzystwo Transportowe Morskie „Speed“, T. z o. p. w Gdyni, dnia 26 września 1933 dopisano: Udzielono łącznej prokury Waleremu Naglerowi, kupcowi w Gdyni, oraz Janowi Kornowskiemu, kupcowi w Sopotach. Uchwałą zebrania wspólników z dnia 6 lipca 1932 zmieniono art. 8 umowy spółkowej co do ilości członków rady nadzorczej.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 165 przy firmie: Bank Zachodni, Spółka Akcyjna, Oddział w Gdyni, dnia 4 sierpnia 1933 dopisano, iż prokura Józefa Karpowicza za oddział w Gdyni ustała. Karolowi Cichemu, bankowcowi w Gdyni, udzielono prokury dla oddziału w Gdyni z prawem podpisywania łącznie z jedną z osób, uprawnionych do podpisywania za dany oddział lub też z jedną z osób, upoważnionych do podpisywania za centralę i wszystkie oddziały banku.

Następnie przy tejże firmie dnia 28 sierpnia 1933 dopisano: Na członka dyrekcji wybrano Antoniego Ostroróg Wolskiego w Warszawie. Do podpisywania banku wystarczają łączne podpisy 2 członków dyrekcji lub jednego członka dyrekcji i jednego prokurenta lub też dwóch prokurentów. Postanowienie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu w przedmiocie zatwierdzenia statutu, uzgodnionego z przepisami prawa o spółkach akcyjnych (Dz. U. 39/28, poz. 383). opublikowane zostało w Nr. 13 „Monitora Polskiego“ z dnia 18 stycznia 1932.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział A. pod Nr. 143 dnia 24 września 1932 wpisano spółkę komandytową pod firmą: „Compagnie Commerciale pour l'Importation et l'Exportation Fr. Rytlewski et Cie Gdynia“. Osobiście odpowiedzialnym wspólnikiem jest Franciszek Rytlewski, kupiec z Gdańska. Józefowi Rytlewskiemu, kupcowi z Świecia n/Wisłą udzielono prokury. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 19 września 1932. Do spółki wstąpił jeden komandytarjusz.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 14 30. XI. 33.

KRONIKA

— *Połowy ryb morskich* w ostatnim tygodniu, tj. od 20. 11. do 26. 11. dały dobre wyniki ze względu na oziębienie się temperatury i spokojne morze, co spowodowało masowe połowy szprota. Ogółem złowiono ryb 283.000 kg o wartości 60.000 zł. Połowy sprzedano na wybrzeżu za wyjątkiem łososi, które w ilości 145 kg wywieziono do Gdańska, skąd wysyła się te łososie zagranicę. Na połów dorszy wyruszył tylko jeden kuter przywożąc 1.100 kg. ryb. W końcu tygodnia po ociepleniu się, połowy raptownie spadły.

Również w poniedziałek, t. j. 27 bm. rybacy przywieźli tylko 800 kg. szprotów. W ubiegłym tygodniu ceny na szproty spadły z 15 zł na 6 zł za ctr. (50 kg).

— *Eksport łososi świeżych* do Francji przedewszystkiem ma wielkie widoki rozwoju, ponieważ wiele firm interesuje się w Paryżu tym artykułem spożywczym. Firmy handlowe na terenie portu rybackiego w Gdyni nie doceniają jednak możliwości rozwoju tych tranzakcyj wobec czego w dalszym ciągu jedynie Gdańsk eksportuje swoje i polskie łososie.

— *Doskonałe wyniki próby polskich motorów* otrzymano na nowowybudowanym kutrze rybackim w Gdyni. Motor jednocylindrowy o mocy 30 KM. zużywa 6,6 kg ropy na godzinę, czyli 220 gramów na jednego KM. nadając statkowi rybackiemu szybkość siedmiu mil na godzinę.

Warto zaznaczyć, że jest to już dziewiąty motor polskiej produkcji na polskich kutrach rybackich. Akcję rozpoczęcia produkcji polskich motorów przedsięwziął Morski Instytut Rybacki przed kilku laty i obecnie widzimy już pomyślne rezultaty uniezależnienia się w tej dziedzinie od motorów zagranicznych, ponieważ motory polskiej konstrukcji i produkcji nie ustępują zagranicznym. Ogółem polskie rybołówstwo morskie posiada 125 kutrów z motorami, które obecnie stopniowo zamieniane będą po zużyciu się starych motorów. —

— *Nowy transport świeżych śledzi w lodzie* nadszedł z Holandji (Ijmuiden) w dniu 27 listopada statkiem Lujiana w ilości 1.050 małych skrzynek po 50 kg. netto każda. Transport trwał cztery i pół doby i ryby nadeszły w stanie nadającym się do dalszej przeróbki. Statek rozładowano przed Halą i Chłodnią Rybną w porcie rybackim w Gdyni i po dosypaniu skrzynek lodem mielonym towar załadowano do pięciu wagonów—lodowni z przeznaczeniem do wędzarń i fabryk konserw na Górnym Śląsku.

Przerwę dwu i pół tygodni w dostawie świeżych śledzi w lodzie tłumaczy Związek Polskiego Przemysłu Rybnego brakiem połowów w Holandji i w Anglji. Stan ten naraził wszystkie fabryki konserw należące do Związku na przymusowe bezrobocie, chociaż obecnie jest pełny sezon na ten rodzaj towaru.

Sytuację tą wykorzystały fabryki konserw nie należące do Związku, a pracujące w Poznańskiem i na Pomorzu sprowadzały stale świeże śledzie w lodzie z Anglji przez Hamburg. Tak więc w ostatnich tygodniach była nadzwyczaj dobra konjunktura na wędzone śledzie (biklingi) wobec braku dostatecznej ilości towaru na zapotrzebowanie krajowe. —

— *Z etatyzowany przemysł i handel rybny w Gdańsku zagraża* polskim wędzarniom na wybrzeżu wysyłając do Polski n. p. szproty wędzone po cenie niższej od normalnej kalkulacji kupieckiej. Zainteresowane sfery na wybrzeżu tłumaczą to zjawisko: niepłaceniem podatków przez przemysł rybny w Gdańsku, otrzymywaniem przez przemysł rybny surowca po cenach bardzo niskich, otrzymaniem specjalnych premij i subsydyj przez ten przemysł na terenie W. M. Gdańska. O ile z naszej strony nie będzie przedsięwzięta żadna akcja obronna, zagraża naszym wędzarniom zamknięcie zakładów produkcji, przez co pozbawi się jedynego źródła zarobku tak rybaków jak i ludność wybrzeża pracującą w wędzarniach.

—

— *Import śledzi solonych* w ostatnim tygodniu przedstawiał się następująco: W dniu 21 listopada statek Activ z Anglji (Gr. Yarmouth) przywiózł śledzie yarmudzkie: 2.498 całych beczek oraz 1.705 pół-beczek. Śledzie złożono w składach tranzytowych Hali i Chłodni Rybnej.

— *Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem* przywiózł statek Chorzów z Rotterdamu w ilości: 1.275/1 i 1.170/2 dla firm Mopol i Mewa. Obydwie te firmy wykończą już w grudniu specjalne magazyny w porcie rybackim.

— *Notowania cen na śledzie solone* w ostatnim tygodniu od 20. XI. do 26. XI. br. Tendencja na śledzie szkockie jest mocna wobec braku towaru na składach. Jak wiadomo sezon szkocki w Anglji wypadł w tym roku bardzo słabo tak że w Gdańsku i w Gdyni śledzie szkockie są na wyczerpaniu.

Również na śledzie yarmudzkie ustaliły się ceny. Rybacy w Anglji zaprzestali połowów, które normalnie powinne były trwać jeszcze przez grudzień, a wobec ograniczenia możliwości wywozu do Niemiec musiano chwycić się tego drastycznego środka celem zapobieżenia spadkowi gwałtownemu cen.

W czasie od 20. 11. do dnia 26. 11. wysłano z portu rybackiego w Gdyni 63 wagonów śledzi solonych do kraju.

A. Śledzie importowane.

SZKOCKIE: Castelbayskie fulle — 118 zł., castelbayskie matfulle — 110—115 zł., matfulle zwykłe: 112 zł., matisy I. 106 do 112 zł., matisy II. — 99 do 102 zł., smollmatisy — 79 do 101 zł., crownmatisy — 78 do 103 zł., spenty — 75 do 80 zł. Uliki — matjas large za pół beczkę: 75 zł., matjas seleted za pół beczkę 67 zł., matjas medjum za pół beczkę 60 zł.

YARMUDZKIE: Trójka Blomfield'sa, matis 88 zł., smolmatis 84 zł. I. Trademark: matful 82 zł., matis 86 zł., smolmatis 84 zł. Trademark: matfull 82 zł., matis 76 do 80 zł., smollmatis 73—79 zł. Tendencja na śledzie yarmudzkie zniżkowa ze względu na duże połowy tych śledzi w Anglji i ze względu na celową akcję importerów w Gdańsku zdążających do odciągania kupców śledziowych z Gdyni do Gdańska przez oferowanie bardzo niskich cen.

NORWESKIE: Sloe 5/6:35 do 37 zł., 6/7:38 zł., śledziki bez głów 70 zł., mleczaki 40 złotych.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE: z Chłodni 73 zł.

B. Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem: Mopol i Mewa.

SZKOCKIE: fulle — 75 do 81 zł., matfulle 75 do 86 zł, matisy 75 do 86 zł.,

SZKOCKIE: fulle — 75 do 81 zł., matfulle 75 do 86 zł, matisy 75 do 86 zł., smollmatisy 75 do 83 zł., mleczaki 94 do 97 zł., spenty 70 zł.

YARMUDZKIE: matfulle 75 do 82 zł., matisy 75 do 81 zł., smollmatisy 75 do 81 złotych.

— *Śledzie świeże w lodzie* przywiózł w dn. 28 bm. statek Butt z Rotterdamu razem 530 małych skrzynek a 50 kg. netto każda. W tym samym dniu wyładowano w Gdyni 100 skrzń śledzi świeżych w lodzie a 80 kg netto każda (towar angielski przeładowany w Hamburgu.)

— *Prasa norweska* żywo omawia rezultaty ostatniej podróży po Polsce p. Assersona, szefa rybołóstwa w Norwegji. Wizyta dostojnego gościa miała na celu wzajemne zbliżenie gospodarcze obydwu kraji zwłaszcza w dziedzinie rybołóstwa morskiego.

— *Ograniczenie połowów szprota* staje sie obecnie bardzo aktualne i jest rozważane przez sfery rybackie i przemysłowo-handlowe na terenie portu rybackiego w Gdyni. Morski Urząd Rybacki również interesuje się tem zagadnieniem ze względu na opiekę jaką roztacza nad polskiem rybołóstwem morskiem. Chodzi o ustalenie takiej ilości połowów, aby zapotrzebowanie krajowe i miejscowe było pokryte i aby w ten sposób uniknąć katastrofalnej zniżki cen. Wystarczy zaznaczyć, że w roku ubiegłym cena szprotów świeżych wahała się od dwu złotych do dwudziestu złotych za sto killo netto